

Thematafel:	Mobiliteit	
Gespreksleider:	Mark Scholten	
Verslaglegger:	Arjen van der Burg	
Deelnemers:	Herman de Graaff Theo Hebing Janneke Janson Pim Meerman	
Onderdeel 1	Ruimtelijke keuzemogelijkheden in het eigen thema	
	<p>Weergave gesprek onderdeel 1:</p> <p>Voor het maken van keuzen uit de oplossingen is het nodig om een idee te hebben over de <i>gewenste modal split</i> tussen fietsen, OV en autoverkeer in de stad. (Daarover lagen geen getallen voor.) Vermoed wordt dat veel Zoetermeeders afhankelijk zijn van de auto vanwege hun werk. De deelnemers concluderen dat het autoverkeer in Zoetermeer zich over de H-structuur goed afwikkelt en dat in de wijken geen specifieke problemen voor de rijdende auto zijn. Uitbreiding van de wegcapaciteit is dus niet nodig en kan misschien zelfs (op sommige wegvakken) verkleind worden. Een extra aansluiting op de A12 door het Westerpark geeft wel een betere spreiding van het verkeer over het hoofdwegennet, maar tast een belangrijk recreatie- en natuurgebied aan, en is dus niet gewenst.</p> <p>In het algemeen is verbetering van het fietsverkeer en het OV belangrijk. Dat is om milieuredenen (uitstoot gevaarlijke stoffen, minder CO₂, verkeerslawaaï) en omdat een (flink) deel van de inwoners niet over een auto beschikt. Zoetermeer zou er op moeten inzetten om (weer) <i>fietsstad no. 1</i> (onder de middelgrote steden) te worden. De toename van de e-bikes maakt het goed mogelijk dat veel meer mensen gaan fietsen. In het algemeen is de fietspadenstructuur in orde, maar zou hervatten van het N8-net goed zijn. Verder helpt het als de <i>snelheid op de autowegen wordt verlaagd (50 op de H-structuur, 30 in de wijken)</i>: grotere verkeersveiligheid, en ook wel meer ruimte voor lopen en fietsen (toename e-bikes, scootmobielen en bakfietsen). De snelheidsverlaging vermindert de bereikbaarheid van en in de stad niet in belangrijke mate, en kan zelfs de doorstroming verbeteren.</p> <p>Het huidige OV is belangrijk en wordt met een groeiende bevolking (en werkgelegenheid) belangrijker. <i>Een IC-station</i> is aantrekkelijk maar het is de vraag of de NS daar ooit toe zal besluiten. Dus daar moet men de plannen niet van laten afhangen. Voor de <i>Randstadrail/krakeling</i> is te weinig informatie om iets over de voorgelegde oplossingen te kunnen zeggen. Als de oplossing '<i>twee systemen</i>' er toe leidt dat er meer haltes komen is dat prima. De <i>stadsbus</i> uitbreiden is logisch omdat wijken als Noordhove nu slecht bereikbaar zijn. Maar is dat betaalbaar?</p>	

	<p>Optioneel: alternatief thema Wel belangrijk is het <i>parkeren</i>, dat in de oplossingen ontbreekt. In de woonwijken is parkeren vaak al een probleem, en bij verdichting wordt dat erger. Speculeren op algemene verlaging van de parkeernormen lijkt onverstandig. Concentreren van parkeerplaatsen bij stations (NS en HTM) in zgn. hubs is goed voor bevordering van OV-gebruik (P+R) maar zal de behoefte aan parkeerplaatsen in de wijken niet omlaag brengen</p>
	<p>Conclusie onderdeel 1 Fiets op nr. 1 en goed OV als belangrijkste dragers van de toekomstige mobiliteit in Zoetermeer!</p>